

Rail et Industrie

La Revue des Amis des Chemins de Fer Industriels



n°80

Juin 2020
Parution Trimestrielle
Prix : 12,00 Euros

La Seine-Maritime, locomotive du fret ferroviaire en Normandie

Par Marc Le Rochais

Dans le numéro 75 de Rail et Industrie, je vous proposais un tour d'horizon du fret ferroviaire dans l'ex Basse-Normandie. Mais qu'en est-il de l'autre côté de la Seine, sur l'ancienne Haute-Normandie, terre industrielle par excellence ? Francis Perenon et Patrick Etiévant nous donnaient un aperçu dans un article de la revue n°41 datant de septembre 2010. Le transport des marchandises par le rail a-t-il un avenir dans cette région ? Réponse de normand ! « P'tet ben qu'oui, p'tet ben qu'non ! ».

Le fret ferroviaire en Basse-Normandie est réduit à sa portion congrue, même s'il est à signaler en nouveautés un transport exceptionnel STSI sur l'amorce de la voie de la ZI de Blainville sur Orne au cours de l'été 2019. Et surtout l'annonce par la Brittany Ferries du lancement d'une autoroute ferroviaire entre Cherbourg-Maritime et Bayonne pour 2021 !

En Seine-Maritime, le fret ferroviaire est autrement plus développé. Ainsi, sur les 300 trains de fret hebdomadaires circulant en Normandie, pas moins de 80 desservent le port de Rouen et 90 celui du Havre.

La présence de la Seine n'est pas étrangère à cette situation : porte maritime vers la région parisienne, Rouen est aussi le premier port européen exportateur de céréales et premier mondial pour le blé. Le Havre est quant à lui le premier port à conteneurs de France et compte près de 200 km de voies ferrées. Une multitude d'usines notamment pétrochimiques mais aussi de silos, véritables cathédrales industrielles, sont implantés le long du fleuve. Dans les terres, que ce soit dans les plaines de l'Eure ou sur le littoral, le réseau capillaire fret n'a plus sa grandeur d'antan. La désindustrialisation, le tout camion et les plans fret SNCF sont passés par là...



Sur le faisceau fret du Havre, les wagons citernes de produits chimiques constituent un important trafic – photographie Nicolas Poisson – Le matériel de traction VFLI domine : la BB 27168, une BB Vossloh G1206 (la 5001628, unique exemplaire en livrée brun, en location auprès d'Alpha Trains) et une des cinq BB 400 ex 040DE / BB63000 modernisées (voir R&I n°43) en service au Havre.

Alors, quelles perspectives pour le fret ferroviaire dans l'ex Haute-Normandie ? D'abord des constats appelant au pessimisme...

Le réseau capillaire s'est rétracté et la tendance continue, notamment dans l'Eure. Ainsi, l'activité fret s'est totalement éteinte autour d'Évreux depuis la fin des années 2000. Le dernier train a circulé le 10 juillet 2008 sur l'antenne de Breteuil, en raison de l'état de l'infrastructure, pour une ultime livraison de rails à recycler aux Forges et Laminoirs de cette ville. La desserte de Saint-André de l'Eure, pour des trains complets de produits de carrières, a aussi cessé un peu plus tardivement pour les mêmes raisons. L'ITE de la base aérienne 105 de même que les voies de la ZI d'Évreux ont été démontées il y a quelques années. En Seine-Maritime, la ligne Dieppe-Fécamp est aujourd'hui occupée par une piste cyclable, à l'exception de la portion inutilisée desservant la sucrerie de Fontaine le Dun, dont le faisceau de voies a été déposé il y a deux ans. La frénésie des voies vertes s'est emparée des élus normands, et certains envisagent la conversion des voies précitées, mais aussi des lignes Glos-Honfleur et Saint-Pierre du Vauvray / Evreux malgré leur potentiel !

Hommage à Jean-Marc Steiner

Le 16 mars 2020 disparaissait brutalement notre ami amateur Jean Marc Steiner. Son décès était imputé à la Covid 19.

Né le 02 décembre 1962 à Istres (13), Jean Marc passait la presque totalité de son enfance à Martigues (13), à proximité de la voie ferrée de Miramas à l'Estaque (ligne de la Cote Bleue).

Son père travaillant à la Raffinerie BP voisine de la gare de Martigues, les Steiner habitaient à proximité dans une maison pour employés. Pour tout déplacement, il fallait soit franchir le petit pont routier enjambant les voies à la sortie de la gare coté l'Estaque, soit passer sous les premières arches de l'imposant viaduc à travée tournante de Caronte.

Ces lieux ferroviaires remarquables ont fasciné Jean Marc dès son plus jeune âge et fait naître en lui une passion sans faille pour le chemin de fer. On l'imagine voir passer les nombreuses 141 R fuel et leurs convois de produits pétroliers BP, de produits chimiques Naphtachimie, de voitures « trois pattes », ou les autorails « Picasso » et « 600 chevaux ». N'oublions pas aussi les incessantes allées et venues des deux locotracteurs Fauvet Girel sur le faisceau de la Raffinerie (avec leur couleur vert prairie).

De même, les vacances passées dans la maison familiale de Saint Jean du Bruel (12), à proximité des vestiges de la ligne du Vigan à Tournemire, créaient chez lui un intérêt jamais démenti pour cet axe mythique traversant Cévennes, Causses et Larzac. Dans les forums Jean Marc se surnommait d'ailleurs « Le Vigan ».

Plus tard Jean Marc entra à la SNCF et rejoignait ensuite le service des trains où il œuvrait en qualité de contrôleur de route. Coté passion, il approfondissait ses recherches dans de nombreux sites d'archives et peu à peu amassait documents et photographies anciennes.

Il privilégiait les infrastructures, les ouvrages d'art, les bâtiments. Dans ces domaines, il était reconnu, tant au niveau professionnel qu'au sein des amateurs.

Dénué d'esprit mercantile et animé par sa seule passion, Jean Marc aimait « rendre service » aux autres amateurs en les aidant. Il travaillait régulièrement avec les revues, telle Voies Ferrées/Presses et Editions Ferroviaires, ou Rail & Industrie. Il fut rédacteur de multiples articles, ainsi que coauteur du livre sur l'Etoile de Veynes.

Travaillant dans la même entreprise et porteurs de la même passion, nous avons depuis longtemps lié une solide amitié avec Jean Marc. Dans une confiance totale, nous partagions nos recherches, nos visites d'archives, nos trouvailles. Un vrai travail d'équipe !

Jean Marc, tu vas nous manquer. Nous espérons vivement que tu sois dans un paradis peuplé de trains, de petites lignes, d'archives et de photos anciennes...

Toutes nos pensées vont à tes proches.

André Roubaud et Louis Caillot.



Une image qui aurait plu à Jean Marc, vue depuis le pont surplombant les voies coté l'Estaque. Un train de conteneurs de produits chimiques à destination de l'usine Naphtachimie, traverse la gare de Martigues le 22 juin 2016. Loco 75075 – photographie Louis Caillot --

Archéologie industrielle en Bugey (Ain) : La cimenterie de Tenay et les fours à chaux de Tacon

Par Marc Moulin

Le Bugey, pays de moyenne montagne à dominante calcaire, comptait autrefois de nombreuses usines de chaux et ciments, dont la plupart ont déjà fait l'objet d'une série d'articles dans « Rail & Industrie ». La présente étude, consacrée cette fois-ci à deux exploitations d'importance assez modeste, en constitue donc la suite.

Voici une dizaine d'années, venant de m'engager sur la route de Tenay à Hauteville qui suit la belle et sauvage vallée de l'Albarine, paradis des pêcheurs de truite, je découvris après quelques méandres une petite usine blottie entre la route et la rivière, en contrebas du hameau de Malix, et qui semblait inactive depuis bien longtemps. Je m'arrêtai et fis quelques photos. De l'autre côté de la chaussée existaient des dépendances et un logement semblant avoir lien avec l'usine. Le lieudit nommé « Le moulin à ciment » ne laissait aucun doute sur le type d'activité de cet ensemble de bâtiments ! De l'autre côté de la rivière, une zone d'éboulis grisâtres au pied de la montagne laissait présager que la carrière se trouvait à cet endroit. La curiosité aiguillonnée, je me promis de revenir un jour pour une exploration du site. Les années passèrent, je repassai une fois ou deux dans le coin, fis de nouvelles photos, rêvant de revenir visiter la carrière et découvrir l'autre côté de l'usine. La difficulté à vaincre étant l'absence de pont pour franchir la rivière... aucun chemin n'étant visible sur l'autre rive, le site semblait quasi impossible d'accès.

En attendant le moment propice, je fis quelques acquisitions de cartes postales et documents anciens sur cette cimenterie.

L'expédition put enfin avoir lieu au début de mes vacances d'été 2019, j'empruntai à pied un vague sentier à flanc de Montagne au départ de Tenay, repéré sur Google Maps et une carte IGN, et pus enfin arriver à l'endroit tant espéré ! Le parcours fut assez ardu et pénible mais la découverte de quelques vestiges intéressants me récompensa de mes efforts. Ultérieurement, de nouvelles recherches sur Internet m'apprirent que l'usine fut rachetée par un autre exploitant de St-Germain-de-Joux, toujours dans l'Ain. Ceci déclencha bien sûr une nouvelle exploration dans cette dernière localité ! J'eus également la chance de pouvoir visiter avec un spéléologue, M. Bruno Hugon, les galeries souterraines de Tenay le 26 février 2020, dans le cadre d'une visite organisée par l'office du tourisme du Haut-Bugey. M. Hugon avait aussi fait des recherches sur l'historique de cette exploitation.

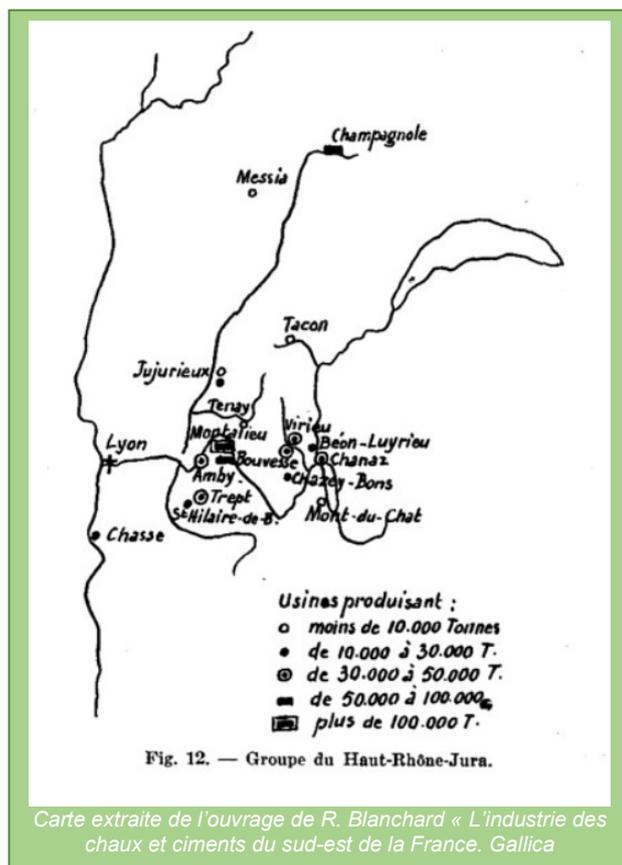


Historique général

Le bourg de Tenay est situé au cœur du Bugey, sur les rives de la rivière Albarine, à l'endroit où elle quitte les gorges du même nom pour emprunter la « Cluse des Hôpitaux ». Traversant le massif du Bugey d'est en ouest entre Pugieu et Ambérieu, cette dernière a toujours été un axe de passage important, aujourd'hui encore emprunté par la voie ferrée Lyon-Genève (et aussi Lyon-Chambéry via Culoz) et la D1504, ex. RN 504. Cet emplacement, qui bénéficiait de la force motrice fournie par la rivière, favorisa l'implantation de diverses industries dont la plus importante fut le textile, avec la manufacture de schappe (travail des déchets de soie). A l'apogée, à la fin du XIX^{ème} siècle, la population dépassa ainsi les 4000 habitants, dont 2000 travaillaient à la schappe, entraînant une activité et une animation difficilement imaginables de nos jours ! Après un long déclin, le textile s'est arrêté dans les années 1980 et la ville est entrée en léthargie... La production de ciment fut plus marginale et méconnue mais s'étendit tout de même sur un siècle.

La cimenterie de Tenay et les fours à chaux de Tacon ont des origines très anciennes. Dans son ouvrage de 1928 « L'industrie des chaux et ciments du sud-est de la France », le géographe Raoul Blanchard cite ces deux établissements comme étant de petite taille et datant d'avant l'arrivée des chemins de fer, avec des débouchés très localisés : Ain et Haute-Savoie principalement, exceptionnellement jusqu'en Alsace pour les ciments de Tenay. Cependant on retrouve des correspondances du premier quart du XX^{ème} siècle, échangées avec des clients de Haute-Loire, Haute-Saône, Rhône, Allier, Doubs, Vosges... dépassant ainsi le cadre purement régional.

A l'origine, Jean Laurent Allard de Malix avait construit un moulin en 1824. Ce dernier fut écrasé par la chute d'un rocher contre lequel il était adossé. Ultérieurement, un certain Philibert Bidreman, fabricant de chaux hydraulique demeurant à Vaise, faubourg de Lyon, a racheté le terrain du moulin et la pâture voisine, en amont du pont. On retrouve ce nom de Bidreman lors de la fondation de fours à chaux dans l'Isère à Bouvesse en 1854. Vers 1858, il signe avec la commune de Tenay une convention l'autorisant à pratiquer des fouilles et des recherches géologiques dans les propriétés communales, en ouvrant des puits, des cavages, des galeries souterraines. Ces communaux approvisionnent plus particulièrement les Malisards (habitants de Malix)



Les locomotives à vapeur Beyer-Garratt 241-142 série 93000 des CF de l'AOF Afrique Occidentale Française, & les locomotives 231-132 prévues pour les CF du Cameroun

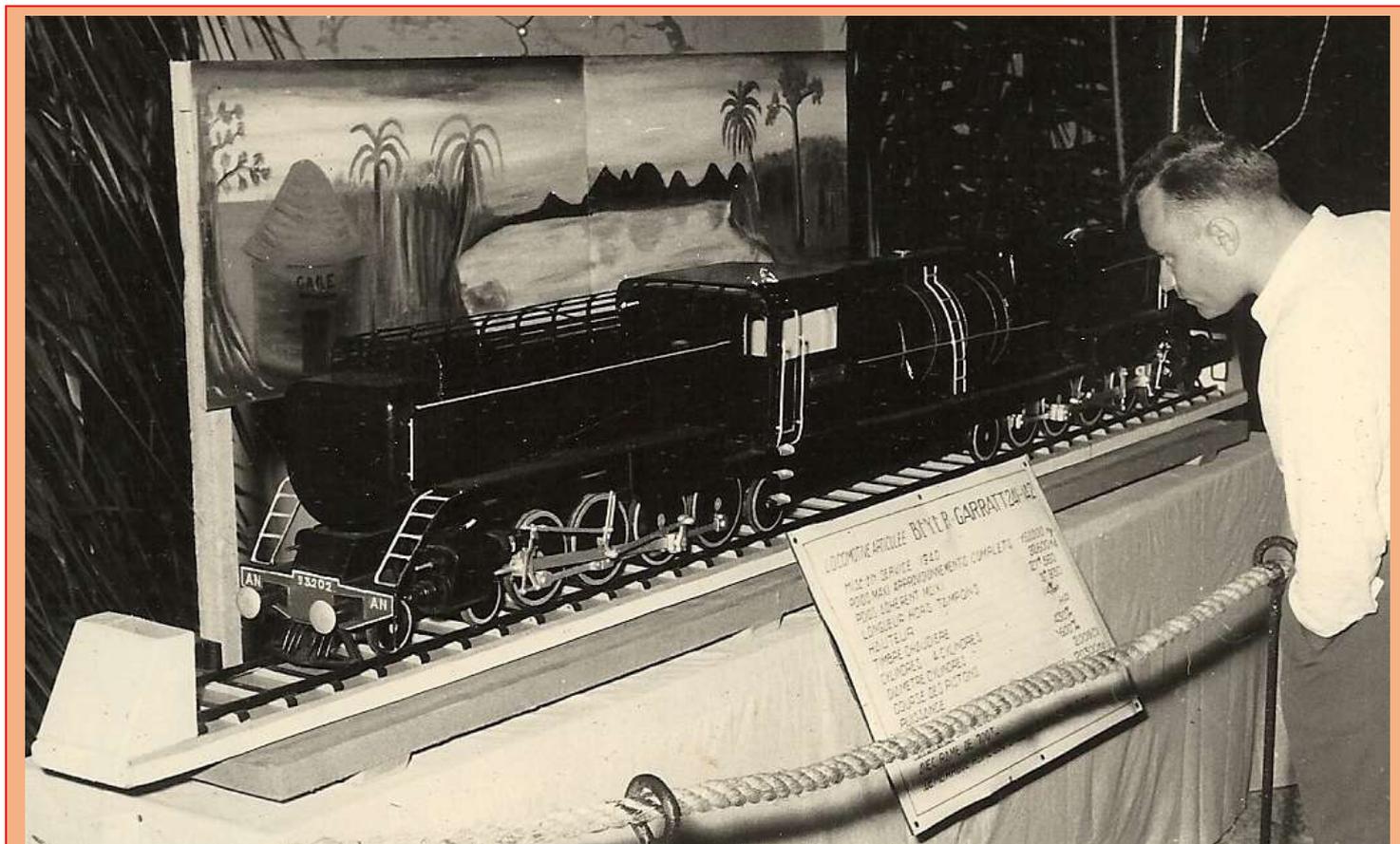
Par Luc Raynaud

Le besoin de locomotives puissantes pour l'Abidjan-Niger

Depuis la fin de l'année 1931, le parc des locomotives à vapeur de route de l'Abidjan-Niger est de quarante-huit locomotives : quatre 230 T Decauville série 27000, quatre 130 + 031 Haine Saint Pierre -type Golwé- série 72000 et quarante 230 T Cail série 28000 qui constituent le fonds du parc et sur lesquelles repose l'essentiel du trafic. A titre d'exemple ces dernières ont parcouru 1.042.248 kilomètres au cours du premier semestre 1938, contre 21.110 km pour les 27000 et 47.203 km pour les 72000.

A l'évidence, depuis l'ouverture par arrêté du 25 janvier 1934 de la gare de Bobo Dioulasso au trafic complet (à 806 kilomètres d'Abidjan), la nécessité de locomotives puissantes et à grand rayon d'action se fait nettement sentir. Le type « Mikado » semble être le plus apte à assurer ce trafic.

A la fin de l'année 1936, la Société Cail propose une locomotive 141 à tender séparé de 66 tonnes en charge, d'une puissance de 775 chevaux, pouvant remorquer 237 tonnes en rampe de 5 % et courbe de 300 mètres de rayon à la vitesse de 50 km/heure. La firme Corpet Louvet est aussi sur les rangs, ayant fourni en 1927 au Chemin de Fer de Thiès au Niger une série de locomotives de ce type. Contre toute attente ce matériel n'est pas retenu.



Modèle réduit de la Garratt FB AOF exposé à Abidjan en 1953, cliché photo Ciné Abidjan, collection Luc Raynaud

Le choix des locomotives Garratt 241-142 pour l'Abidjan-Niger

Le 24 mai 1937, le Gouverneur de la Côte d'Ivoire reçoit de Dakar le télégramme suivant : « Département avisé fourniture Mikado demanderait 20 mois alors que Garratt seraient livrées en 11 procurant économie 3 millions avec 6 unités et un million avec 7. Stop. Penche ainsi pour Garratt malgré objections faites. Stop. Télégraphiez urgence avis ».

Le 31 mai, en raison des délais très courts de livraison, l'accord est donné pour l'achat de Beyer Garratt 241-142 « Double Mountain » à simple expansion et surchauffe, les avantages financiers procurés par cette commande et les délais de livraison n'étant certainement pas étrangers à cette décision. Il faut aussi se rappeler que nous sommes à l'époque de la construction par la Société Franco-Belge de la deuxième série des 231-132 BT des Chemins de Fer Algériens.

La tourbière Smiha-Torf (Смига-торф) à Smyha en Ukraine (UA), Oblast de Rivne

Par Patrick Etiévant

Les tourbières dans la région de Smyha (Смига) ont été découvertes au début du vingtième siècle. C'est avant 1915 que commence leur exploitation avec des premiers wagons à voie étroite et probablement des chevaux. Il n'y a pas d'information comme quoi des locomotives à vapeur auraient été utilisées avant la période récente depuis 1950.

Le site industriel de Smyha

L'ère de l'exploitation industrielle de la tourbière débute après la guerre de 1939-1945, dans les années 1950 avec la construction d'installations et d'équipements pour fabriquer des briquettes de tourbe :

- Une usine de séchage de la tourbe par un processus de cyclonage : 2 lignes,
- Une usine de fabrication des briquettes par compression de la tourbe : 4 lignes doubles,
- Des installations de stockage des briquettes en trémies selon les différentes qualités, et leur chargement en camions,
- Des convoyeurs pour relier ces 3 installations.



L'usine est embranchée au réseau national des chemins de fer Ukrainien sur la ligne Kamenitsa-Volynska - Kremenets : cette ligne est établie en périphérie Est de la ville de Smyha selon un axe Nord / Sud qui sépare les ateliers de fabrication des briquettes à l'ouest, la forêt de Maidan (Майдан) et les champs de tourbe à l'Est.



La locomotive KMZ type TU6D n°2 (0033) est vue au poste de recharge des trains en tourbe. Le convoyeur passe au-dessus des voies larges et étroites. On aperçoit à droite un treuil pour le halage des wagons sous les trémies. A gauche, la « gare » - photographie Patrick Etiévant -

Les briquettes chargées dans les wagons des Chemins de Fer Ukrainiens sont destinées au chauffage industriel et au chauffage individuel ou collectif des particuliers. Pour les besoins locaux (environ 5.000 tonnes par an), les clients viennent chercher des briquettes en vrac avec des camions ou des tracteurs, ou bien ils sont livrés par l'Entreprise avec la dizaine de camions Russes de construction Kamaz (КамАЗ, KAMski Avtomobil'ny Zavod).



Maidan (Oblast de Rivne, Ukraine) — Tourbière Smiha-Torf — La locomotive TU7A n°3 (TU7-0538 ou TU7-1714) déplace la rame de 8 wagons au fur et à mesure de son chargement. On aperçoit à gauche un engin sur chenilles doté d'une noria articulée permettant le raclage superficiel des banquettes où la tourbe a été pulvérisée en surface, puis sa mise en tas avant reprise par la chargeuse — Photographie Patrick Etiévant —



Maidan (Oblast de Rivne, Ukraine) — Tourbière Smiha-Torf — Gros plan sur la locomotive—générateur électrique ESU2A-879 qui assure la traction des trains de travaux et fourni l'énergie électrique au petit matériel. Ce type de locomotive (ЭСУ2А) a été construit de 1972 à 1988 à 1025 exemplaires. L'habitacle permet d'emmener une dizaine de personnes — Photographie Patrick Etiévant —